

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

WARSZAWA, 20 sierpnia 1950 | Nr 11 | Poz. 218—247

TREŚĆ:

DZIAŁ OGÓLNY.

218

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 czerwca 1950 r. w sprawie utworzenia oddziałów przedsiębiorstwa państwowego p. n. Kolejowe Zakłady Gastronomiczne.

Powołując się na § 11 pkt. 2) statutu przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą „Kolejowe Zakłady Gastronomiczne" (Monitor Polski z 1950 r. Nr 25, poz. 271) zarządzam:

§ 1. Tworzy się oddziały przedsiębiorstwa państwowego „Kolejowe Zakłady Gastronomiczne" z siedzibą w Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Lublinie, Łodzi, Olsztynie, Poznaniu, Szczecinie, Warszawie i Wrocławiu.

§ 2. Oddział „Kolejowych Zakładów Gastronomicznych" obejmuje swoją działalnością obszar dyrekcji okręgowej kolei państwowych, w której siedzibie się znajduje.

§ 3. Na czele oddziału stoi kierownik oddziału, powoływany i zwalniany przez dyrektora przedsiębiorstwa, a zatwierdzany przez Ministra Komunikacji.

§ 4. Do pomocy i zastępstwa kierownika oddziału dyrektor przedsiębiorstwa wyznaczy zastępcę kierownika oddziału z pośród pracowników oddziału.

§ 5. Zakres działania i organizację oddziałów Kolejowych Zakładów Gastronomicznych określi regulamin zatwierdzony przez Ministra Komunikacji na wniosek dyrektora przedsiębiorstwa.

§ 6. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr O. Org. 072/8/50.

MINISTER **J. Rabanowski.**

219

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 28 czerwca 1950 r. w sprawie ustalenia terenowych jednostek organizacyjnych przedsiębiorstwa państwowego Polskie Biuro Podróży „Orbis".

Powołując się na postanowienie § 11 pkt. 1 statutu przedsiębiorstwa państwowego p. n. Polskie Biuro Podróży „Orbis" (Mon. Pol. z 1950 r. Nr A-19, poz. 205) zarządzam:

§ 1. Tworzy się dyrekcje okręgowe przedsiębiorstwa Polskie Biuro Podróży „Orbis" jako jednostki działające na zasadzie rozrachunku gospodarczego.

§ 2. Siedzibami dyrekcji okręgowych przedsiębiorstwa Polskie Biuro Podróży „Orbis" są: Gdańsk, Katowice, Kraków, Warszawa, Wrocław i Szczecin.

§ 3. 1) Dyrekcja Okręgowa P. B. P. „Orbis" w Gdańsku obejmuje zakresem działania obszar województw: gdańskiego, olsztyńskiego i pomorskiego, z wyjątkiem powiatu inowrocławskiego.

2) Dyrekcja Okręgowa P. B. P. „Orbis" w Katowicach obejmuje zakresem działania obszar województwa śląskiego oraz powiat częstochowski z województwa kieleckiego.

3) Dyrekcja Okręgowa P. B. P. „Orbis" w Krakowie obejmuje zakresem działania obszar województw: krakowskiego, rzeszowskiego i kieleckiego, z wyjątkiem powiatu częstochowskiego.

4) Dyrekcja Okręgowa P. B. P. „Orbis" w Warszawie obejmuje zakresem działania obszar m. st. Warszawy oraz województw: warszawskiego, białostockiego, lubelskiego i łódzkiego.

5) Dyrekcja Okręgowa P. B. P. „Orbis" we Wrocławiu obejmuje zakresem działania obszar województwa wrocławskiego.

6) Dyrekcja Okręgowa P. B. P. „Orbis" w Szczecinie obejmuje zakresem działania obszar województw: szczecińskiego i poznańskiego oraz powiatu inowrocławskiego z województwa pomorskiego.

§ 4. 1) Na czele dyrekcji okręgowych P. B. P. „Orbis" stoją dyrektorzy powoływani i zwalniani przez dyrektora naczelnego przedsiębiorstwa, a zatwierdzani przez Ministra Komunikacji.

2) Organizację dyrekcji okręgowych P. B. P. „Orbis" określi regulamin zatwierdzony przez Ministra Komunikacji na wniosek dyrektora naczelnego przedsiębiorstwa.

§ 5. Placówkami terenowymi podległymi dyrekcjom okręgowym P. B. P. „Orbis" są:

1) biura obsługi turystycznej;

2) oddziały obsługi podróżniczej;

3) oddziały ruchu wagonów sypialnych i restauracyjnych;

4) oddziały reklam;

5) ośrodki turystyczno - wypoczynkowe;

6) domy turysty;

7) hotele i restauracje;

8) samodzielne kolektury loterii.

§ 6. Organizację i zakres działania poszczególnych placówek terenowych wymienionych w § 5 określą regulaminy zatwierdzone przez Ministra Komunikacji na wniosek dyrektora naczelnego przedsiębiorstwa.

§ 7. Dyrekcji Okręgowej P. B. P. „Orbis" w Gdańsku podlegają:

1) oddziały obsługi podróżniczej:

a) Bydgoszcz,
b) Elbląg,
c) Gdańsk I,
d) Gdańsk — Wrzeszcz,
e) Gdynia,
f) Gdynia II,
g) Grudziądz,
h) Olsztyn,
i) Sopot,
j) Toruń,
k) Włocławek;

2) hotele i restauracje:

a) Elbląg,
b) Gdańsk,
c) Giżycko;

3) Ośrodki Turystyczno - Wypoczynkowe:

a) Ciechocinek,
b) Jastarnia,
c) Jurata.

§ 8. Dyrekcji Okręgowej P. B. P. „Orbis" w Katowicach podlegają:

1) oddziały obsługi podróżniczej:

a) Bielsko,
b) Bytom,
c) Chorzów,
d) Cieszyn,
e) Częstochowa,
f) Gliwice,
g) Katowice I,
h) Katowice II,
i) Opole,
j) Sosowiec,
k) Zabrze;

2) Dom Turysty w Wiśle;

3) Ośrodek Turystyczno - Wypoczynkowy w Wiśle.

§ 9. Dyrekcji Okręgowej P. B. P. „Orbis" w Krakowie podlegają:

1) oddziały obsługi podróżniczej:

a) Kielce,
b) Kraków I,
c) Kraków II,
d) Krynica,
e) Radom,
f) Rzeszów,
g) Tarnów,
h) Zakopane;

2) Oddział Ruchu Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych w Krakowie;

3) Ośrodki Turystyczno - Wypoczynkowe:

a) Krynica,
b) Zakopane,
c) Zakopane Bystre.

§ 10. Dyrekcji Okręgowej P. B. P. „Orbis" w Warszawie podlegają:

1) Biuro Obsługi Turystycznej w Warszawie;

2) Biuro Obsługi Turystycznej w Warszawie;

a) Białystok,
b) Lublin,
c) Łódź I,

d) Łódź II,
e) Łódź III,
f) Warszawa I,
g) Warszawa II,
h) Warszawa III,
i) Warszawa IV,
j) Warszawa V,
k) Warszawa VI,
l) Zamość.

3) Oddział Ruchu Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych Warszawa Dworzec Główny;

4) Oddział Reklam w Warszawie;

5) Samodzielne Kolektury Loterii:
a) Łódź,
b) Warszawa;

6) Ośrodek Turystyczno - Wypoczynkowy w Rybienku.

§ 11. Dyrekcji Okręgowej P. B. P. „Orbis“ we Wrocławiu podlegają:

1) oddziały obsługi podróżniczej:
a) Dzierżoniów,
b) Jelenia Góra,
c) Karpacz,
d) Kłodzko,
e) Kudowa - Zdrój,
f) Wałbrzych,
g) Wrocław I,
h) Wrocław II;

2) Hotel i restauracja w Szklarskiej Porębie.

§ 12. Dyrekcji Okręgowej P. B. P. „Orbis“ w Szczecinie podlegają:

1) oddziały obsługi podróżniczej:
a) Koszalin,
b) Inowrocław,
c) Odra Port,
d) Ostrów Wielkopolski,
e) Poznań I,
f) Słupsk,
g) Szczecin I,
h) Szczecin II,
i) Ustka,
j) Zielona Góra;

2) Hotel i restauracja w Szczecinie; 2

3) oddział ruchu wagonów sypialnych i restauracyjnych w Odra Port;

4) Samodzielna Kolektura Loterii w Poznaniu;

5) Ośrodki Turystyczno - Wypoczynkowe:
a) Międzyzdroje,
b) Świnoujście.

§ 13. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr 0. 0rg. 05/4/50.

MINISTER J. Rabanowski.

220

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 lipca 1950 r. w przedmiocie wykonania zarządzenia Przewodniczącego Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 9 czerwca 1950 r. w sprawie wykonania uchwały Rady Ministrów z dnia 20 stycznia 1950 r. w sprawie praw i obowiązków głównych (starszych) księgowych przedsiębiorstw i zakładów uspołecznionych.

Na podstawie § 1 ust. 2 i § 3 zarządzenia Przewodniczącego Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z 9 czerwca 1950 r. w sprawie wykonania uchwały Rady Ministrów z 20 stycznia 1950 r. w sprawie praw i obowiązków głównych (starszych) księgowych przedsiębiorstw i zakładów uspołecznionych (Monitor Polski Nr A--68, poz. 806) zarządza się, co następuje:

§ 1. Główni księgowi stoją na czele komórek księgowości w następujących jednostkach organizacyjnych:

1) w Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych, w Centralnym Zarządzie Przedsiębiorstw Robót Komunikacyjnych oraz w dyrekcjach (dyrekcjach naczelnych) pozostałych przedsiębiorstw, podległych Ministrowi Komunikacji,

2) w dyrekcjach okręgowych Kolei Państwowych, w dyrekcjach okręgowych Państwowej Komunikacji Samochodowej, w Dyrekcji Warszawskich Kolei Dojazdowych, w Dyrekcji Zakładów Produkcyjnych Kolei Państwowych, w Warsztatach Mechanicznych Kolei Państwowych, w oddziałach Państwowej Żeglugi Śródlądowej.

§ 2. Starsi księgowi stoją na czele komórek księgowości w następujących jednostkach:
w Centralnym Biurze Statystyki Przewozów PKP w Centralnym Biurze Rozrachunków Zagranicznych PKP, w Biurze Elektryfikacji Kolei, w dyrekcjach budowy kolei państwowych oraz w warsztatach drogowych, mechanicznych oddziałowych, elektrotechnicznych, elektrotrakcyjnych, zakładach graficznych, nasycalniach kolei państwowych, w Zarządzie Państwowych Kolei Linowych i w jednostce Statek Prom, jeżeli jednostki te prowadzą conajmniej księgowość przemysłową, oraz w stoczniach głównych, w poszczególnych kamieniołomach i klinkierniach, w oddziałach Państwowych Przedsiębiorstw Robót Komunikacyjnych, w oddziałach Kolejowych Zakładów Gastronomicznych, w warsztatach samochodowych i ekspozyturach Państwowej Komunikacji Samochodowej oraz w dyrekcjach okręgowych Polskiego Biura Podróży „Orbis“.

§ 3. Zarządzenie obowiązuje od dnia 1 lipca 1950 r.

Nr EFR. 40/68/50.

MINISTER wz. R. Strzelecki.

DZIAŁ KOLEJOWY.

221

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 28 czerwca 1950 r. w sprawie premii eksploatacyjno - węglowej dla drużyn parowozowych.

Na podstawie § 10 rozporządzenia Rady Ministrów z 2 listopada 1945 r. o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“ (Dz. U. R. P. nr 55, poz. 309) zarządzam, co następuje:

§ 1. Drużynom parowozowym przyznaje się premię:

1. za właściwe wykorzystanie i utrzymanie parowozów,

2. za oszczędne zużycie paliwa na parowozach,

3. za regularność biegu pociągów,

4. za wykonane pociągokilometry.

I. Premie za wykorzystanie i utrzymanie parowozów normalnotorowych.

§ 2. 1. Premia za wykorzystanie i utrzymanie parowozów przysługuje za zwiększenie pracy parowozów oraz przebiegu bez naprawy bieżącej i między myciami jak również za należyte utrzymanie i obsługę parowozów.

2. Premię zasadniczą za wykorzystanie i utrzymanie parowozów oblicza się za każdy parowóz oddzielnie zależnie od ilości godzin pracy parowozu w miesiącu obliczeniowym, według następującego wzoru:

$$P_z = S \cdot G$$

którego symbole mają następujące znaczenie:

Pz — miesięczna premia zasadnicza w złotych,

S — stawka premiowa w złotych,

G — premiowana ilość godzin pracy parowozu.

3. Stawkę premiową „S" wyznacza DOKP w granicach określonych przez Ministerstwo Komunikacji.

4. Premiowaną ilość godzin pracy „G" stanowi rzeczywista miesięczna ilość godzin pracy parowozu, zmniejszona o 10 godzin za każdy pełny dzień kalendarzowy postoju parowozu w naprawie bieżącej wskutek złego stanu parowozu.

§ 3. 1. Zasadnicza premia miesięczna wyrobiona przez parowóz ulega:

a) zwiększeniu o 2% za każde pełne 1000 kilometry zwiększenia przeciętnego przebiegu między myciami ponad 2000 parowozo-kilometry,

b) zwiększeniu o 10% jeżeli parowóz przebiegł od ostatniej naprawy okresowej więcej niż 1/2 normy przebiegu między naprawami okresowymi wyznaczonej przez DGKP, za miesiące następujące po osiągnięciu 1/2 normy aż do osiągnięcia 3/4 normy o 20%, a za miesiące następujące po osiągnięciu 3/4 przebiegu między naprawami okresowymi o 30% za miesiące po osiągnięciu pełnej normy przebiegu między naprawami okresowymi.

c) zmniejszeniu o 5% za każde nieplanowe odstawienie parowozu do naprawy bieżącej wypadkowej lub okresowej.

§ 4. 1. Udział poszczególnych członków drużyny parowozowej (maszynisty, pomocnika maszynisty lub palacza parowozowego) w premii przypadającej za dany parowóz jest proporcjonalny do przebiegu dokonanego na tym parowozie i oblicza się według następującego wzoru

$$U = \frac{P}{B} \cdot a \cdot b$$

którego symbole mają następujące znaczenie:

U — udział w premii poszczególnego członka drużyny parowozowej,

P — premia w złotych wyrobiona przez dany parowóz,

B — przebieg parowozu w parowozokilometrach, wykonany w miesiącu obliczeniowym,

a — współczynnik funkcyjny, który przy dwuosobowych drużynach wynosi:

dla maszynisty	0,6
dla pomocnika maszynisty	0,4
przy 3-osobowej drużynie:	
dla maszynisty	0,5
dla pomocnika maszynisty	0,3
dla palacza (trzeciaka)	0,2

b — przebieg w parowozokilometrach w miesiącu obliczeniowym przez uczestnika premii na parowozie, za który obliczono premię.

2. Jeżeli drużyna parowozowa obsługiwała w ciągu miesiąca kilka parowozów, zarobek premiowy poszczególnego uczestnika premii jest sumą udziałów w premiach wyrobionych przez obsługiwane przez niego parowozy, przyczym jednak udziały w premii przypadające za parowozy nie przydzielone mu do stałej lecz tylko doraźnej obsługi ulegają zmniejszeniu o 10%.

3. Zarobek premiowy ulega zmniejszeniu:

a) dla maszynisty parowozowego o ustaloną przez DGKP stawkę karną „K" za każde zepsucie się obsługiwanego przez niego parowozu w drodze, za każde rozerwanie się prowadzonego przez niego pociągu i za każde uszkodzenie taboru wskutek silnego najechania parowozem, oraz o 20% stawki karnej za każde 10 minut opóźnień pociągów pasażerskich i 30 minut opóźnień pociągów towarowych, jeżeli opóźnienia te wynikły z przyczyn zależnych od parowozu lub jego obsługi;

b) dla pomocnika maszynisty o 60% stawki karnej „K" za każde zepsucie się parowozu w drodze oraz o 10% stawki karnej za każde 10 minut opóźnień pociągów pasażerskich lub 30 minut opóźnień pociągów towarowych, jeżeli opóźnienia te wynikły z przyczyn zależnych od parowozu lub jego obsługi;

c) dla palacza (trzeciaka) w wymiarze o połowę mniejszym niż dla pomocnika.

Potrącenia te są niezależne od wyniku dochodzeń i mogą być zaniechane tylko w zupełnie wyjątkowych przypadkach za zgodą DOKP, jeżeli jakakolwiek wina czy niedopatrzenie drużyny parowozowej jest wyłączone.

II. Premie za oszczędne zużycie paliwa.

§ 5. 1. Premia za oszczędne zużycie paliwa przysługuje za zmniejszenie zużycia paliwa poniżej wyznaczonych norm dla danego parowozu.

2. DGKP wyznacza na okresy niedłuższe niż rok:

1) przeciętne normy rozchodu paliwa w kilogramach węgla obliczeniowego na każle 1000 brutto-tonokilometry dla poszczególnych DOKP.

2) procent przepału od dopuszczalnego zużycia paliwa, który nie bierze się w rachubę przy obliczaniu potrąceń za przepał.

§ 6. 1. Na podstawie wyznaczonej przez DGKP. przeciętnej normy dla dyrekcji, naczelnicy wydziałów mechanicznych wyznaczają na okresy niedłuższe niż 3 miesiące szczegółowe normy dla każdej serii parowozów wszystkich parowozowni, dla różnych rodzajów pracy parowozów, w zależności od jej charakteru i właściwości odcinków, obsługiwanych przez parowozy.

2. Normy dla parowozów wyznacza się w kilogramach węgla obliczeniowego w zależności od rodzaju pracy parowozów na 1000 brutto-tono-kilometry, na 1 km przebiegu parowozu w pociągach lub luzem oraz na 1 godzinę pracy manewrowej, pracy pomocniczej i rezerwy pozapociągowej.

3. Normy rozchodu paliwa wymienione w ustępie (1) powinny być tak wyznaczone, aby przewidywane zużycie paliwa łącznie na wszystkich parowozach dyrekcji nie przekraczało ogólnego dopuszczalnego dla dyrekcji zużycia paliwa, wyrażonego jako iloczyn normy wyznaczonej przez DGKP dla dyrekcji (§ 5) i ogólnej ilości dokonanych tysięcy brutto-tono-kilometrów przez parowozy dyrekcji w danym okresie.

§ 7. 1. Premię za oszczędne zużycie paliwa dla pracowników drużyn parowozowych oblicza się co miesiąc dla każdego parowozu osobno.

2. W tym celu dla każdego parowozu:

a) określa się dopuszczalne zużycia paliwa (D) w tonach węgla obliczeniowego jako sumę iloczynów norm wyznaczonych przez naczelnika wydziału mechanicznego (§ 6 ust. 2) i odpowiednich wielkości prac wykonanych w danym miesiącu przez parowóz,

b) oblicza się rzeczywiste zużycie paliwa w tonach (R), na podstawie kwitów na pobrane przez parowóz w danym miesiącu paliwo i przeliczone na węgiel obliczeniowy.

3. Różnica wartości D i R obliczona w tonach, daje uzyskaną przez parowóz oszczędność paliwa lub przepał w zależności od tego, czy D jest większe lub mniejsze od R.

§ 8. Stawkę premiową za oszczędzenie jednej tony węgla wyznacza Ministerstwo Komunikacji.

§ 9. Premię za oszczędne zużycie paliwa oblicza się według następującego wzoru:

$$P_1 = (D - R) \cdot S_1$$

w którym symbole mają następujące znaczenie:

P — premia w złotych, wyrobiona przez parowóz,

D — dopuszczalne zużycie węgla w tonach,

R — rzeczywiste zużycie węgla w tonach,

S_1 — stawka premiowa w złotych wyznaczona przez Ministerstwo Komunikacji za zaoszczędzenie 1 tony węgla (§ 8).

2. W przypadku gdy R jest większe niż D, co oznacza, iż parowóz miał przepał, przepału w wysokości nie przekraczającej ustalonego przez DGKP procentu „m" od dopuszczalnego zużycia nie bierze się w rachubę (§ 5 p. 2), nadwyżkę zaś przepału ponad procent dopuszczalnego zużycia „m" przyjmuje się do obliczenia potrąceń za przepał.

Potrącenie za przepał Z_1 oblicza się według wzoru:

$$Z_1 = \left(R - D - \frac{m \cdot D}{100}\right) \cdot S_1$$

§ 10. Obliczoną w sposób wskazany w § 9 premię i potrącenia dzieli się pomiędzy pracowników drużyn parowozowych, którzy w miesiącu obliczeniowym obsługiwali dany parowóz proporcjonalnie do ilości parowozo-kilometrów wykonanych w tym miesiącu przez poszczególnych pracowników na tym parowozie, na zasadach podanych w § 4 ust. 1.

§ 11. 1. Jeżeli pracownik w ciągu miesiąca pracował na kilku parowozach, zarobek premiowy pracownika równa się sumie algebraicznej premii i przepałów wyrobionych przez niego w tym miesiącu na poszczególnych parowozach. Potrąceń za przepał w miesiącu obliczeniowym dokonywa się z premii węglowej wyrobionej przez pracownika w tym samym miesiącu na innych parowozach. W przypadku, gdy dany pracownik nie wyrobił w danym miesiącu żadnej premii węglowej na innych parowozach, potrąceń za przepał dokonywa się z premii węglowej wyrobionej w następnych miesiącach.

2. Potrąceń z premii węglowej za przepały z ubiegłych miesięcy wolno dokonywać tylko do wysokości połowy premii (netto) przypadającej za bieżący miesiąc. Gdy potrącenia przewyższają połowę premii węglowej, nadwyżkę potrąca się z premii węglowej w następnych miesiącach.

III. Premie za regularność ruchu pociągów.

§ 12. 1. Pracownicy drużyn parowozowych otrzymują premie za regularność ruchu pociągów pasażerskich i towarowych i przeprowadzanie ich bez wypadków i ważniejszych wydarzeń związanych z ruchem pociągów i pracą manewrową w razie:

a) doprowadzenia każdego pociągu pasażerskiego i towarowego do stacji planowej zmiany parowozu w czasie wskazanym w rozkładzie jazdy lub bez zwiększenia pierwotnego opóźnienia oraz bez wypadków pociągowych i manewrowych.

b) zmniejszenia wskazanego w rozkładzie jazdy czasu postoju i czasu jazdy pociągów towarowych lub opóźnionego pociągu pasażerskiego, licząc zmniejszenie to do czasu wyjazdu pociągu ze stacji początkowej do stacji końcowej odcinka obsługi pociągu; pociągi towarowe podlegają premiowaniu za zaoszczędzone minuty wskutek skróconego postoju tylko w wypadku, gdy pociąg wykonał pracę na stacji.

1. Premię za regularność ruchu pociągów oblicza się według wzoru:

$$P_k = K + \frac{(K_1 \cdot A)}{100} + K_2 + \frac{(K_2 \cdot A)}{100} + K_3 + \frac{(K_3 \cdot A)}{100} + \ldots + K_n + \frac{(K_n \cdot A)}{100} + (M \cdot Z \cdot a)$$

w którym znaczenie symboli jest następujące:

Pk — premia wypracowana przez pracownika drużyny parowozowej,

$K_1, K_2, K_3, \ldots K_n$ — stawka premiowa za obsłużony pociąg pasażerski lub towarowy doprowadzony do stacji planowej zmiany parowozu w czasie wskazanym w rozkładzie jazdy lub bez zwiększenia początkowego opóźnienia.

A — ustalony procent zwiększenia stawki premiowej za doprowadzenie obsługiwanego pociągu pasażerskiego lub towarowego do stacji planowej zmiany parowozu bez wypadków pociągowych lub manewrowych.

M — ilość minut zmniejszenia opóźnienia wskutek skracania czasu postoju lub czasu jazdy.

Z — stawka premiowa za 1 minuttę zmniejszenia opóźnienia.

a — współczynnik funkcyjny członka drużyny parowozowej według § 4 ust. 1, a przy pojedyńczej obsadzie wagonu motorowego lub elektrowozu współczynnik funkcyjny a = 1.

§ 13. 1. Stawa premiowa za każdy pociąg doprowadzony do stacji planowej zmiany parowozu w czasie wskazanym w rozkładzie jazdy lub bez zwiększenia początkowego opóźnienia wynosi na jednego członka drużyny parowozowej:

a) za pociąg pasażerski 50% jego premii za pociągo-kilometry wykonane danym pociągiem,

b) za każdy pociąg towarowy z wyjątkiem towarowych pociągów zbiorowych, 50% premii za pociągo-kilometry, wykonane danym pociągiem,

c) za towarowy pociąg zbiorowy lub zdawczy (przemysłowy) 100% premii za pociągo-kilometry wykonane danym pociągiem.

2. Stawkę premiową za pociąg doprowadzony do stacji planowej zmiany parowozu bez wypadku pociągowego i manewrowego, zwiększa się dla pociągów pasażerskich i towarowych z wyjątkiem towarowych zbiorowych o 10%, a dla towarowych zbiorowych o 20% premii za pociągo-kilometry wykonane tymi pociągami.

3. Stawka za każdą minutę zmniejszenia wskazanego w rozkładzie jazdy czasu postoju pociągu towarowego, który wykonywał pracę na danej stacji oraz za każdą minutę zmniejszenia opóźnienia pociągu pasażerskiego wynikającą z różnicy zmniejszonych i przekroczonych minut postoju wynosi dla zespołu drużyny parowozowej 3 zł. przypadające na każdego członka drużyny w równej części; stawka za każdą minutę zmniejszenia czasu jazdy pociągu towarowego i zmniejszenia opóźnienia pociągu pasażerskiego w granicach czasów jazdy dozwolonej rozkładem jazdy, wynikająca z różnicy skróconych i przekroczonych czasów jazdy, wynosi dla drużyny parowozowej i maszynisty wagonu motorowego lub elektrycznego 10 zł.

IV. Premie za wykonane pociągo-kilometry.

§ 14. 1. Premia za wykonane pociągo - kilometry przysługuje za każdy przejechany kilometr pociągiem.

2. Stawki premiowe w zł. za jeden wykonany pociągo-kilometr określa następująca tabela:

Rodzaj pociągu	Rodzaj czynności					
	maszynista	pomocnik maszynisty	palacz trzeciak	pilot z prawem kierowania	pilot bez prawa kierowania	palacz parnika pociągu
	złotych za 1 kilometr przebiegu					
1) pasażerskie dalekobieżne	1,38	1,28	1,02	—	—	1,02
2) pasażerskie i inne pociągi podmiejskie	2,01	1,83	—	—	—	1,51
3) towarowe dalekobieżne	2,28	2,09	1,64	1,92	1,74	—
4) zdawcze przemysłowe i robocze na linii	3,32	3,02	—	—	—	—
b) zdawcze przemysłowe i robocze w obrębie węzła	5,30	4,77	—	—	—	—

§ 15. 1. Pociągi wojskowe i sanitarne zalicza się do pociągów towarowych, dalekobieżnych, a służbowe (ratunkowe, próbne, doświadczalne i inspekcyjne) do pociągów zdawczych na linii.

2. Pociągi motorowe (akumulatorowe, parowe i spalinowe, pociągi (wagony) elektryczne i pociągi ciągnione przez lokomotywy elektryczne zalicza się do pociągów podmiejskich.

3. Jeżeli drużyna parowozowa obsługuje w ciągu miesiąca pociągi należące do różnych kategorii pociągów pasażerskich lub towarowych, premię za wykonane pociągokilometry oblicza się według stawek określonych w § 14 dla danej kategorii pociągów.

	Rodzaj pociągów:	Rodzaj czynności			
		kierownik pociągu	konduktor bagażowy lub magazynowy rozdawca	Konduktor lub hamulcowy	robotnik bagażowy
1.	pasażerskie dalekobieżne	1,28	1,02	0,97	0,97
2.	inne pociągi pasażerskie i podmiejskie	1,83	1,58	1,51	—
3.	towarowe dalekobieżne	2,09	1,69	1,60	1,60
4.	a) zdawcze, przemysłowe i robocze na linii	3,02	2,61	2,46	2,46
	b) zdawcze, przemysłowe i robocze w obrębie węzła	4,77	3,71	3,12	—

§ 3. 1. Pociągi wojskowe i sanitarne zalicza się do pociągów towarowych, dalekobieżnych, a służbowe (ratunkowe, próbne, doświadczalne i inspekcyjne) do pociągów zdawczych na linii.

2. Pociągi motorowe (akumulatorowe, parowe i spalinowe), pociągi (wagony) elektryczne i pociągi ciągnione przez lokomotywy elektryczne, zalicza się do pociągów podmiejskich.

3. Jeżeli drużyna pociągowa obsługuje w ciągu miesiąca pociągi należące do różnych kategorii pociągów pasażerskich lub towarowych, premię za wykonane pociągokilometry oblicza się według stawek określonych w § 3 dla danej kategorii pociągów.

§ 4. Drużyny udające się po odbiór pociągu do innej miejscowości, otrzymują za czas jazdy pociągiem do tej miejscowości premię za wykonane pociągokilometry według stawki określonej dla pociągu, który będą prowadzić, zmniejszoną o 75%.

§ 5. 1. Premia za regularność ruchu pociągów i obsługę ich bez wypadków przysługuje za:

a) doprowadzenie każdego pociągu pasażerskiego i towarowego do stacji zdania pociągu lub stacji przywęzłowej w czasie wskazanym w rozkładzie jazdy lub bez zwiększenia pierwotnego opóźnienia oraz bez wypadków pociągowych i manewrowych;

b) zmniejszenie wskazanego w rozkładzie jazdy czasu postoju pociągu towarowego lub opóźnionego pociągu pasażerskiego licząc zmniejszenie to od czasu wyjazdu pociągu ze stacji przyjęcia pociągu do czasu przyjazdu na stację zdania pociągu; pociągi towarowe podlegają premiowaniu za oszczędzone minuty wskutek skróconego postoju tylko w przypadku, gdy pociąg wykonywał pracę na stacji lub następowała zmiana parowozu.

2. Premię za regularność biegu pociągów i doprowadzenie ich bez wypadku pociągowego i manewrowego, oblicza się dla drużyn konduktorskich według wzoru:

$$P_k = K_1 + \frac{(K_1 \,.\, A)}{100} + K_2 + \frac{(K_2 \,.\, A)}{100} + K_3 + \frac{(K_3 \,.\, A)}{100} + \ldots\ldots\ldots K_n + \frac{(K_n \,.\, A)}{100} + \frac{(M.Z)}{X}$$

w którym znaczenie symboli jest następujące:

P_k — premia wypracowana przez pracownika drużyny konduktorskiej,

$K_1, K_2, K_3, \ldots . K_n$ — stawka premiowa za obsłużony pociąg pasażerski lub towarowy, doprowadzony do stacji zdania pociągu lub stacji przywęzłowej w czasie wskazanym w rozkładzie jazdy lub bez zwiększenia początkowego opóźnienia,

A — procent zwiększenia stawki procentowej za doprowadzenie obsługiwanego pociągu pasażerskiego lub towarowego do stacji zdania pociągu bez wypadków pociągowych i manewrowych,

M — ilość minut zmniejszenia opóźnienia wskutek skrócenia czasu postoju pociągu,

Z — stawka premiowa za 1 minutę zmniejszenia opóźnienia pociągu,

X — ilość członków drużyny konduktorskiej.

§ 6. 1. Stawka premiowa za każdy pociąg, doprowadzony do stacji zdania pociągów w czasie wskazanym w rozkładzie jazdy lub bez zwiększenia początkowego opóźnienia, wynosi na jednego członka drużyny konduktorskiej:

a) za pociąg pasażerski 50% jego premii za pociągokilometry wykonane danym pociągiem,

b) za każdy pociąg towarowy, z wyjątkiem towarowych pociągów zbiorowych, 50% premii za pociągokilometry wykonane danym pociągiem,

c) za towarowy pociąg zbiorowy lub zdawczy (przemysłowy) 100% premii za pociągokilometry wykonane danym pociągiem.

2. Stawkę premiową za pociąg doprowadzony do stacji zdania pociągu bez wypadku pociągowego i ma-

newrowego zwiększa się dla pociągów pasażerskich i towarowych z wyjątkiem towarowych zbiorowych o 10% a dla towarowych zbiorowych o 20% premii za pociągokilometry wykonane tymi pociągami.

3. Stawka za każdą minutę zmniejszania wskazanego w rozkładize jazdy czasu postoju pociągu towarowego, który wykonywał pracę na danej stacji lub przy którym następowała na tej stacji zmiana parowozu oraz za każdą minutę zmniejszenia opóźnienia pociągu pasażerskiego, wynikającą z różnicy zmniejszonych i przekroczonych minut postoju, wynosi dla zespołu drużyny konduktorskiej 7 zł przypadające na każdego członka drużyny w równej części.

§ 7. 1. Premię za eksploatację taboru kolejowego wypłaca się drużynom konduktorskim do dnia 18 miesiąca następnego po miesiącu obliczeniowym.

2. Premię dla pracowników drużyn konduktorskich oblicza stacja a sprawdza, zatwierdza i zarządza jej wypłatę oddział ruchowo - handlowy.

§ 8. Szczegółowe wskazówki i wytyczne, określające sposób obliczenia premii, podają przepisy wykonawcze wydane przez Dyrekcję Generalną K. P.

§ 9. W przypadkach ujawnienia nadużyć, popełnionych w celu uzyskania wyższej premii, winni nadużyć — niezależnie od odpowiedzialności służbowej, — tracą prawo do premii za dany miesiąc obliczeniowy.

§ 10. Zarządzenie obowiązuje od dnia 1 lipca 1950 r. Równocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie Ministra Komunikacji z 5 maja 1948 r. Nr Pers. 2/422-53/48 w sprawie premii za eksploatację taboru kolejowego oraz zarządzenie Ministra Komunikacji z 17 czerwca 1947 r. o dodatkach dla drużyn konduktorskich za czas służby przy pociągach (Dz. Urz. M. K. Nr 7, poz. 97).

Nr KP. V/24-44/50.

MINISTER **J. Rabanowski.**

225

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 28 lipca 1950 r. w sprawie zmiany zarządzenia o organizacji służby ochrony kolei.

§ 1. W zarządzeniu Ministra Komunikacji z 26 września 1949 r. o organizacji służby ochrony kolei (Dz. Urz. M. K. Nr 12, poz. 329 oraz z 1950 r. Nr 2, poz. 4) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1 ust. 1 dodaje się nowy pkt. 4) o brzmieniu: „ochrona przeciwpożarowa na PKP, szkolenie kadr ochrony przeciwpożarowej oraz oraz udział w doborze kadr zawodowych straży pożarnych na PKP";

2) w § 2 dodaje się nowy ust. 3 o brzmieniu: „Zadania wymienione w § 1 ust. 1 pkt. 4) wykonują bądź to organa przeciwpożarowe wchodzące w skład straży kolei państwowych, bądź nie wchodzące w skład osobowy straży kolei państwowych kolejowe straże pożarne i posterunki przeciwpożarowe opłacane z funduszów jednostek służbowych, przy których pełnią służbę przeciwpożarową";

3) w § 5 ust. 4 dodaje się nowy pkt. 11) o brzmieniu:

„czuwa nad należytym zorganizowaniem ochrony przeciwpożarowej na PKP i nad szkoleniem kolejowych straży pożarnych";

4) w § 8 ust. 4 dodaje się nowe pkt. 10) i 11) o brzmieniu:

„10) czuwa nad przestrzeganiem przepisów przeciwpożarowych w jednostkach służbowych;

11) nadzoruje organa ochrony przeciwpożarowej we wszystkich jednostkach okręgu oraz szkolenie kolejowych straży pożarnych".

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr O. Org. 1/20/50.

MINISTER **J. Rabanowski.**

DZIAŁ DRÓG PUBLICZNYCH.

226

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20 lipca 1950 r. o zmianach w organizacji wewnętrznej okręgowych zarządów budowy mostów drogowych.

§ 1. W okręgowych zarządach budowy mostów drogowych tworzy się samodzielne referaty kadr, a oddziały ogólne przemianowuje się na oddziały administracyjno - gospodarcze.

§ 2. W związku z postanowieniami § 1 wprowadza się do zarządzenia Ministra Komunikacji z 23 kwietnia 1948 r. o szczegółowym zakresie i sposobie działania okręgowych zarządów budowy mostów drogowych i podległych im miejscowych kierownictw budowy mostów drogowych oraz ich likwidacji po wykonaniu robót (Dz. Urz. M. K. Nr 9, poz. 162) następujące zmiany:

1) w § 3 ust. 1 pkt. 1) otrzymuje brzmienie „1) administracyjno - gospodarczy;", a na końcu ust. 1 zamiast kropki kładzie się przecinek i dodaje w osobnym wierszu wyrazy „oraz na samodzielny referat kadr";

2) w § 3 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „Do zakresu działania oddziału administracyjno - gospodarczego należą sprawy zatrudnienia i płac, akcji socjalnej, prawne, budżetowe, rachunkowe, wewnętrzno - gospodarcze i kancelaryjne oraz inne nie należące do zakresu działania pozostałych komórek organizacyjnych zarządu".;

3) w § 3 dodaje się nowy ustęp „5" o brzmieniu: „Do zakresu działania samodzielnego referatu kadr należą(y) sprawy przyjęć, przeniesień, delegacji, urlopów, zajęć ubocznych i zwolnień pracowników, sprawy odznaczeń, sprawy dyscypliny służbowej, ewidencja personalna, sprawy szkolenia, nadzór oraz instruowanie i kontrola działalności odpowiednich referatów w kierownictwach budowy podległych zarządowi.

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr O. Org. 21/10/50.

MINISTER **J. Rabanowski.**

227

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20 lipca 1950 r. o zmianach w organizacji wewnętrznej Centrali Maszyn Drogowych.

§ 1. W Centrali Maszyn Drogowych (CMD) tworzy się Samodzielny Referat Kadr, a Oddział Ogólny przemianowuje się na Oddział Administracyjno - Gospodarczy.

§ 2. W związku z postanowieniami § 1 wprowadza się do zarządzenia Ministra Komunikacji z 24 maja 1948 r. o zakresie działania, organizacji wewnętrznej i sposobie działania Centrali Maszyn Drogowych i podległych jej kierownictw (Dz. Urz. M. K. Nr 10 poz. 198) następujące zmiany:

1) w § 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „CMD składa się z Oddziałów: Administracyjno - Gospodarczego (1), Mechanicznego (2), Sprzętu i Zaopatrzenia (3), Badań (4), Budowy (5) oraz z Samodzielnego Referatu Kadr (K)";

2) w § 4 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „Do zakresu działania Oddziału Administracyjno - Gospodarczego należą sprawy zatrudnienia i płac, akcji socjalnej, prawne, budżetowe, rachunkowe i ubezpieczeniowe, sprawy centralnych magazynów inwentarzowo-materiałowych, sprawy wewnętrzno - gospodarcze i kancelaryjne oraz inne sprawy nie należące do zakresu działania pozostałych komórek organizacyjnych CMD";

3) w § 4 dodaje się na końcu ust. „7" o brzmieniu: „Do zakresu działania Samodzielnego Referatu Kadr należą(y): sprawy przyjęć, przeniesień, delegacji, urlopów, zajęć ubocznych i zwolnień pracowników, sprawy odznaczeń, sprawy dyscypliny służbowej, ewidencja personalna, sprawy szkolenia, nadzór oraz instruowanie i kontrola działalności odpowiednich referatów w kierownictwach podległych CMD".

§ 3. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr O. Org.-21/9/50.

MINISTER **J. Rabanowski.**

DZIAŁ DRÓG WODNYCH.

228

Zarządzenie Ministra Komunikacji z 28 czerwca 1950 r. w sprawie zbioru trawy i użytkowania na cele rolne gruntów pozostających w administracji dróg wodnych.

§ 1. 1. Nadzorcy i strażnicy wodni mogą corocznie wydzierżawiać od państwowych zarządów wodnych lub kierownictw zbiorników wodnych w obrębie nadzorowanych przez siebie odcinków wodnych zbiór trawy jak również grunty orne, znajdujące się w pasach nadbrzeżnych rzek, potoków, kanałów i zbiorników wodnych.

2. Grunty z pasów nadbrzeżnych nie wydzierżawione pracownikom wymienionym w ust. 1) mogą być wydzierżawione pozostałym pracownikom odnośnego państwowego zarządu wodnego lub kierownictwa zbiornika wodnego.

3. Warunkiem wydzierżawienia grunttów nadbrzeżnych pracownikom dróg wodnych powinno być nienaganne wywiązywanie się ich z obowiązków służbowych w ciągu roku poprzedzającego datę wydzierżawienia gruntu.

4. Przydzielona do dzierżawy powierzchnia mierzona w rzucie poziomym nie może przekraczać:

1) dla nadzorców i strażników wodnych — 2 ha

2) dla wszystkich innych pozostałych pracowników wodnych — 1 ha

5. Opłata dzierżawna rocznie od 1 ha winna wynosić 500 zł.

§ 2. Jeżeli grunty orne w pasach nadbrzeżnych graniczą z majątkami państwowymi, w których prowadzona jest gospodarka na wyższym poziomie kultury rolnej (nasiennictwo i produkcja zbóż kwalifikowanych), grunty te celem odizolowania i zapewnienia im higieny kultury rolnej powinny być z prawem pierwszeństwa oddane w dzierżawę tym majątkom, na warunkach ustalonych w danej miejscowości.

§ 3. Grunty nieużytkowane na warunkach podanych w § 1 i 2 powinny być wydzierżawione w drodze pisemnej umowy, po przeprowadzeniu przetargu publicznego.

§ 4. Umowy dzierżawne wymienione w §§ 1, 2 i 3 zawiera kierownik państwowego zarządu wodnego lub kierownictwo zbiornika wodnego po zasięgnięciu opinii właściwej rady zakładowej lub właściwego związku zawodowego.

§ 5. Parcele przydzielone pracownikom dróg wodnych nie mogą być poddzierżawiane przez nich osobom trzecim.

§ 6. 1. Użytkownicy korzystający z gruntów na podstawie niniejszego zarządzenia, powinni złożyć zobowiązanie, że wydzierżawione im parcele nie będą służyły jako pastwiska dla krów, kóz, trzody chlewnej, gęsi i innych zwierząt domowych, w tych przypadkach, gdzie państwowe zarządy wodne lub kierownictwa zbiorników uznają, że może to spowodować niszczenie brzegów i plantacji wiklinowych, że chwasty na tych parcelach rosnące będą wykaszane przed okwitnięciem, wreszcie, że w razie konieczności użycia omawianych gruntów dla celów wodnych, udostępnią je bezzwłocznie otrzymując za zniszczone zasiewy i straty odszkodowanie na podstawie komisyjnego oszacowania.

Komisji przewodniczy kierownik, właściwego państwowego zarządu wodnego lub zbiornika wodnego i zwołuje ją z pośród niezainteresowanych miejscowych obywateli w liczbie 2 osób przy udziale przedstawiciela właściwej rady zakładowej lub właściwego związku zawodowego.

§ 7. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia, równocześnie tracą moc obowiązującą wszelkie inne przepisy wydane w tej sprawie.

Nr OP-60/57/50.

MINISTER **J. Rabanowski.**

TYTUŁY AKTÓW PRAWODAWCZYCH.

ogłoszonych w Dzienniku Ustaw R. P. i w Monitorze Polskim, dotyczących lub interesujących dział komunikacji.

229

Rozporządzenie Ministrów: Pracy i Opieki Społecznej, Przemysłu Ciężkiego, Przemysłu Lekkiego, Górnictwa i Energetyki, Przemysłu Rolnego i Spożywczego, Żeglugi, Komunikacji, Budownictwa oraz Zdrowia z dnia 4 kwietnia 1950 r. w sprawie obsługi suwnic elektrycznych w zakładach pracy.

(Dz. U. R. P. Nr 25, poz. 223).

230

Rozporządzenie Ministrów Administracji Publicznej i Bezpieczeństwa Publicznego z dnia 20 kwietnia 1950 r. w sprawie wyznaczenia miejsc przelotu granic Państwa przez statki powietrzne.

((Dz. U. R. P. Nr 25, poz. 224).

231

Rozporządzenie Ministra Pracy i Opieki Społecznej z dnia 19 maja 1950 r. zmieniające rozporządzenie o warunkach nabywania uprawnień do zasiłków rodzinnych.

(Dz. U. R. P. Nr 25, poz. 229).

232

Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 5 czerwca 1950 r. o zmianie rozporządzenia z dnia 4 listopada 1947 r. o wyznaczeniu sądów grodzkich do prowadzenia i zakładania ksiąg wieczystych i zbiorów dokumentów.

(Dz. U. R. P. Nr 25, poz. 231).

233

Obwieszczenie Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 20 maja 1950 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy z dnia 29 października 1920 r. o spółdzielniach.

(Dz. U. R. P. Nr 25, poz. 232).

234

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 czerwca 1950 r. w sprawie zakresu działania Ministra Gospodarki Komunalnej oraz w sprawie określenia władz naczelnych, do których właściwości przechodzą sprawy, należące dotychczas do zakresu działania Ministra Administracji Publicznej.

(Dz. U. R. P. Nr 26, poz. 233).

235

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 czerwca 1950 r. w sprawie ustalenia norm szacunkowych dla nieruchomośmości nabywanych w celu realizacji narodowych planów gospodarczych.

(Dz. U. R. P. Nr 26, poz. 234).

236

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 czerwca 1950 r. w sprawie trybu wypłaty odszkodowania za wywłaszczone nieruchomości.

(Dz. U . R. P. Nr 26, poz. 235).

237

Rozporządzenie Ministra Pracy i Opieki Społecznej z dnia 4 maja 1950 r. w sprawie wpłat na Fundusz Zasiłków Rodzinnych instytucyj wypłacających zaopatrzenia emerytalne i sieroce oraz okresowe świadczenia pieniężne z tytułu ubezpieczeń społecznych.

(Dz. U. R. P. Nr 26,poz. 237).

238

Ustawa z dnia 28 czerwca 1950 r. o zmianach podziału administracyjnego Państwa.

(Dz. U. R. P. Nr 28, poz. 255).

239

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 czerwca 1950 r. w sprawie mieszkań służbowych i mieszkań pracowniczych.

(Dz. U. R. P. Nr 28, poz. 257).

240

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 czerwca 1950 r. o dostosowaniu systemu płacy niektórych kategorii pracowników działu komunikacji do systemu płac określonych w układach zbiorowych, obejmujących zawodowo zbliżone grupy pracowników.

(Dz. U. R. P. Nr 28, poz. 258).

241

Uchwała Rady Ministrów z dnia 3 czerwca 1950 r. w sprawie tymczasowej organizacji Ministerstwa Gospodarki Komunalnej.

(Monitor Polski Nr A - 68, poz. 803).

242

Uchwała Prezydium Rządu z dnia 10 czerwca 1950 r. w sprawie podziału jednostek i zadań finansowych z budżetu państwowego między budżet centralny i budżety terenowe.

(Monitor Polski Nr A - 68, poz. 804).

243

Zarządzenie Ministra Finansów z dnia 25 maja 1950 r. w sprawie okresowych sprawozdań finansowych na rok 1950.

(Monitor Polski Nr A - 69, poz. 812).

244

Zarządzenie Ministra Finansów z dnia 7 czerwca 1950 r. w sprawie przejęcia przez Narodowy Bank Polski obsługi kasowej budżetu państwowego.

(Monitor Polski Nr A - 73, poz. 839).

245

Instrukcja Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 2 czerwca 1950 r. w sprawie wzajemnego przekazywania maszyn, urządzeń technicznych, środków transportowych i innych przedmiotów majątku trwałego przez urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa państwowe.

(Monitor Polski Nr A - 76, poz. 885).

246

Uchwała Prezydium Rządu z dnia 24 czerwca 1950 r. w sprawie przekazywania przedsiębiorstw, zakładów lub ich części oraz przedmiotów majątku trwałego pomiędzy jednostkami gospodarczymi a jednostkami spółdzielczymi.

(Monitor Polski Nr A - 78, poz. 911).

247

Zarządzenie Przewodniczącego Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego z dnia 26 czerwca 1950 r. w sprawie wzoru umowy generalnej o dostawę towarów.

(Monitor Polski Nr A - 78, poz. 913).

SPROSTOWANIE.

W zarządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 24 kwietnia 1950 r. w sprawie kompetencji w zakresie zatwierdzania dokumentacji technicznej (Dz. Urz. M. K. Nr 8, poz. 130) w § 1, w pierwszej rubryce tabeli, pozycja trzecia powinna mieć brzmienie: „Od 250 milionów do 2 miliardów zł.".

Nr OP-3/19/50.

106

Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, ul. Chałubińskiego nr 4 Telef. wewn.: Redakcji 316, Administracji 337.

Warunki prenumeraty: kwartalnie 300 zł, półrocznie 500 zł, rocznie 800 zł. Pojedyncze egzempl. w cenie a 90 zł. do nabycia w Administracji Wydawnictw i Składnicach taryfowych DOKP.

Druk Zakł. Graf. PKP w Warszawie. Nakład 10.650 — Zamówienie Nr 555 przyjęto 8.VIII.50, wykonano 19.VIII.50. B-110257.